

1971 சூலை 24]

MR. CHAIRMAN (THIRU N. VEERASAMI): Now the question is—

That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 21,55,100 under Demand No. 39 Capital Outlay on Agriculture.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(MR. DEPUTY SPEAKER IN THE CHAIR)

(6) அரசினர் சட்ட முன்வடிவுகள்—(தொடர்ச்சி)
(இ) 1971-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு
இரண்டாம் திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை முன்
வடிவு எண் 21/1971.)

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: Sir, I move :—

“ That the following amendments made by the Legislative Council to the Motor Vehicles Tamil Nadu Second Amendment Bill, 1971 (L.A. Bill No. 21 of 1971), as passed by the Legislative Assembly be taken into consideration. ”

Clause 6.

(1) In Clause 6, for the expression “ section 62-D ” substitute the expression “ sections 62-D and 62-E. ”

Clause 8.

(2) In Clause 8,

(a) in the marginal heading for the figures and letter “ 62-D ”, substitute the figures and letter “ 62-E ”;

(b) for section 62-D proposed to be inserted substitute the following namely :—

“ 62-D. *Permission to transfer to be refused in cases where the applicant holds more than ten stage carriage permits.—*

(1) Where the holder of stage carriage permits in excess of ten, applies to the transport authority for permission to transfer any stage carriage permit under sub-section (1) of Section 59, the transport authority shall refuse such permission :

Provided that no such refusal shall be made unless the transport authority has been given the applicant a reasonable opportunity of being heard.

[1971 ஜூ 24]

[Thiru S. Ramachandran]

(2) All applications for, and proceedings (whether original or by way of appeal) relating to, transfer of any stage carriage permit under sub-section (1) of section 59, sought for by a holder of stage carriage permits in excess of ten and pending before any court, transport authority or officer on the 18th June 1971, and appeal or revision, if any, arising from such pending application or proceeding shall be disposed of under sub-section (1).

62-E. *Benami transfers to be refused.*—Where the holder of any stage carriage permit applies for permission to transfer any stage carriage permit under sub-section (1) of section 59, the transport authority shall refuse such permission if it appears to such authority, after making such enquiry as it deems fit, that the transfer sought for is a benami transfer :

Provided that no such refusal shall be made unless the transport authority has given the applicant a reasonable opportunity of being heard."

MR. DEPUTY SPEAKER : The amendments are before the House for discussion.

THIRU K. T. K. THANGAMANI : The Bill has been returned with these amendments from the Upper House. We were looking forward for the views of Government on the amendments, whether they are welcoming those amendments or not.

MR. DEPUTY SPEAKER : It goes without saying since they have now been moved by a Ruling Party Member.

THIRU K. T. K. THANGAMANI : We would like to know the stand of the Government clearly.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : The amendments given by an hon. Member in the Legislative Council had been accepted by Government and passed in the Legislative Council. They are now placed before the Legislative Assembly for the valid consideration of the hon. Members.

* திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த உச்ச வரம்புச் சட்டத்தைக் கொண்டுவரவேண்டுமென்று எதிர்க்கட்சியிலே இருக்கும் நான் சொல்லியதை ஆளும் கட்சி நல்லெண்ணத்தோடு கொண்டு வந்ததைப் பாராட்டுகிறேன். இந்தத் தீர்மானத்தைப் பார்த்தால் சந்தேகமான சூழ்நிலையில் இருக்கிறதென்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால், உச்ச வரம்பு 10 பஸ்கள் இருக்கக்கூடாது என்பது நமது கருத்தாக இருந்தாலும், இன்றைக்குப் பார்த்தால், மீதம் என்ன என்ன கிடைக்கும், என்ன என்ன வழியில் கிடைக்கும் என்பதைப்போல்தான் இருக்கிறது. 62-டி.யிலே சொல்லியிருக்கிறார்கள், அதாவது,

[1971 சூலை 24]

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

Where the holder of stage carriage permits in excess of ten, applies to the transport authority for permission to transfer any stage carriage permit under sub-section (1) of section 53, the transport authority shall refuse such permission.

என்று போட்டிருந்தது. பத்து பஸ்களுக்கு மேலே இருந்தால் மேலே இருப்பதை யாருக்காவது விற்றுவிடவேண்டுமென்ற எண்ணத்தில் அவர்கள் முன்வந்தால் கட்டாயமாக அது நிராகரிக்கப் படவேண்டும் என்று இருக்கிறது.

He has got a fundamental right to carry on his trade பத்து பஸ்களுக்குமேல் இருப்பதை அவர்கள் டிரான்ஸ்பர் செய்கிறார்கள் என்றால் அதைத் தடுக்கிறது என்ற நிலைமை இருப்பதால் அவர்கள் அந்தத் தொழிலையே நடத்தமுடியாத அளவுக்குக் கட்டாயம் செய்கிறோம். ஒரு பிரைவேட் லிமிடெட் கம்பெனி இருக்கிறதென்றால் அதிலே 7 டைரக்டர்கள் இருப்பார்கள். டைரக்டர்கள் எல்லோருமே ஒருவருக்கு ஒருவர் பிணமி என்று சொல்லிவிடமுடியாது. ஒரு டைரக்டர் நாயுடு ஆக இருப்பார், ஒரு டைரக்டர் முதலியார் ஆக இருப்பார், ஒரு டைரக்டர் செட்டியாராக இருப்பார். இப்படிப் பல ஜாதிகளைச் சேர்ந்தவர்கள் லிமிடெட் கம்பெனி வைத்திருப்பார்கள். அவர்கள் 20 பஸ்கள் வைத்திருந்தால் ஆறு டைரக்டர்கள் சிலிங் வந்துவிடும் என்பதால் பிரிந்து சென்றுவிடுகிறோம் என்று சொன்னால்கூட அது முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது.

பத்து பஸ்கள் உள்ள கம்பெனியில் உள்ள டைரக்டர்கள் தங்களுக்குள்ளேயே பிரித்துக்கொடுப்பதுகூட மறுக்கப்படுகிறது. தனி மனிதனுடைய பொறுப்பிலே பத்து பஸ்களுக்கு மேலே இருக்கக் கூடாது என்று சொன்னதுபோக, மேலே இருப்பதை உனக்குத் தர மாட்டேன், சரண்டர் செய்துவிடு, நான் அதை எஸ்.டி.ஏ.டி. மூலமாக அல்லது ஆர்.டி.ஓ. மூலமாகக் கொடுத்துவிடுகிறேன் என்று சொல்லக் கூடிய நிலைமையில்தான் இந்தத் திருத்தம் அமைந்திருக்கிறது. லிமிடெட் கம்பெனியில் பத்துப் பேர்கள் இருக்கிறார்கள் என்றால் அவர்கள் பஸ் தொழிலிலே நல்ல அனுபவம் பெற்றவர்கள் என்பதைப் பார்க்கிறோம்.

Previous experience is a very relevant consideration.

அந்தத் தொழிலிலே அனுபவம் இருந்தால் அது அவர்களைப் பாராட்டக்கூடியது.

பார்ட்னர்ஸ் இருப்பார்கள், 5 ஜாதியைச் சேர்ந்தவர்கள் இருக்கலாம். ஆளுக்கு 10 பஸ் வைத்துக்கொள்கிறோம், நாங்கள் பிரிந்து போகிறோம், பிரித்துக்கொள்கிறோம் என்று சொன்னால் ஷெல் நாட்டிரான்ஸ்பர் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அவர்கள் தங்களுக்குள்ளேயே பிரித்துக்கொள்கிறார்கள் என்றால் அவர்கள் எப்படிப் பிணமியாகிறார்கள் என்பது புரியவில்லை.

[1971 சூலை 24]

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

The Government seems to be obsessed with the term 'benami'.

யார் யாருக்கு பிணமி என்று தெரிந்தால் பரவாயில்லை, யார் யாருக்கு பிணமி என்று தெரியாமலே அவர்கள் பிரித்துக்கொள்வதற்கு முடியாத அளவில் இந்தத் திருத்தம் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். அரசாங்கம் ஆழ்ந்து கவனம் செலுத்தாது கொண்டுவந்திருக்கிறதா, அல்லது யார் மீது கோபமோ, எப்படியும் பிரித்துக்கொள்ள விடக்கூடாது என்று தடுத்து நிறுத்தவேண்டுமென்ற எண்ணத்துடன் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறதோ என்று சந்தேகப்படவேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. மனச்சாட்சிக்குத் தெரிந்தும் பிணமியாக இருக்கிறார்கள், அது வேறு. அவர்களைச் சட்டக் கண்கொண்டு கண்டுபிடிக்க வேண்டும். கண்டுபிடித்தால்தான் அவர்களுக்குக் கொடுக்கக் கூடாது என்று அடிப்படைச் சட்டமே கூறுகின்றன. பிணமி, பிணமி என்ற வார்த்தையைச் சொல்லிக்கொண்டு அவர்கள் வேறு பிணமிகளை உண்டாக்கிவிடக்கூடிய நிலைமை வரும். பஸ்கார பிணமிகளை விட்டு விட்டு வேறு பிணமிக்களைக் கொண்டுவருகிறார்கள் என்ற நிலைமை ஏற்படும்.

Benamis will not be granted a permit.

என்று எதற்காகப் போட்டிருக்கிறார்களோ தெரியவில்லை.

The R.T.A. can refuse if he deems fit, if he makes an enquiry and if it appears to the R.T.A. that he is a benami.

இப்படிப் போட்டிருப்பதால் நாம் குவாசி-ஜூடிசியரி அதிகாரத்தைக் கட்டுப்படுத்திவிடுகிறோம்.

இதிலே இன்னொன்றும் இருக்கிறது. அவர்களுக்கு என்ன சலுகை கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்றால், அவர்களைக் கூப்பிட்டு உனக்குச் சலுகை இல்லை என்று சொல்லவேண்டுமென்ற முறையிலே An opportunity should be given to the other person who applies என்று போடப்பட்டிருக்கிறது. ஒருவனைக் கூப்பிட்டு உன்னைத் தூக்கில் தொங்கவிடப்போகிறோம் என்று சொல்வது மாதிரியாக இருக்கிறது. இந்தத் திருத்தம் வன்மையாகக் கண்டிக்கத்தக்கது. மந்திரிசபை இதனை அவசரமாகக் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள் . . .

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : தலைவர் அவர்களே, கனம் அம்மையார் அவர்கள் "பசிவந்திடுப் பத்தும் பறந்துபோம்" என்று அம்மையார் அவர்கள் பசிவந்திடுப் பத்தும் பறந்துபோம் என்று சொன்னார்கள், அவர்களுக்குப் பசி வந்துவிட்டதாலே அவர்கள் கொள்கையும் பிரிந்துபோய்விட்டதோ என்னவோ தெரியவில்லை. 10 பஸ்களுக்கு மேலே வைத்திருக்கக்கூடாது என்று அவர்களேதான் முன்பு சொன்னார்கள். அவர்களே நிலத்திற்கு ச்ச வரம்பு கொண்டு வரவேண்டுமென்றெல்லாம் முன்னாலே பேசியிருக்கிறார்கள். சோஷலிஸ சமுதாயம் அமைக்கின்றபொழுது சில வரம்புகள் இருக்கத்தான் செய்யும், அப்பொழுது சில கசப்புகள் இருக்கத்தான் செய்யும், அதையும் சேர்த்துதான் விழுங்கவேண்டும், வேறு வழி கிடையாது.

1971 சூலை 24]

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: இன்னும் நான் விளக்கவேண்டுமென்று நினைக்கிறேன். நான் சொல்வது சமதர்மத்திற்குப் புறம்பானதல்ல. நான்கு டைரக்டர்கள் இருக்கிறார்கள் என்றால் அவர்கள் நான்கு பேர்களுக்கும் ஒருவருக்கு ஒருவர் பிளமி என்று சொல்லிவிட முடியாது. அவர்கள் தொழிலுக்காக ஒன்றாகச் சேர்ந்திருக்கலாம். அவர்கள் எப்படி பிளமியாவார்கள்? பிளமி என்ற போர்வையிலே யார் உண்மையாக அந்தத் தொழிலிலே அனுபவம் பெற்றிருக்கிறார்களோ அவர்கள் வெளியே துரத்தப்படுவார்கள், அனுபவமே இல்லாத நமக்கு வேண்டியவர்களைப் புகுத்துவதற்குப் பயன்படுத்துகின்றது. நாங்கள் சமதர்மக் கொள்கையிலே என்றைக்குமே பின் வாங்கியதில்லை. பத்து பஸ்களுக்கு மேலே இருக்கக்கூடாது என்று கொண்டுவந்தார்கள், இப்பொழுது இந்தத் திருத்தத்தை யார்மீது கோபமாக இருக்கின்றார்களோ கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள்.....

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: யார்மீதும் கோபமில்லை. நாட்டுமக்களுடைய நன்மைக்காகத்தான் செய்கின்றோம். எனவே அம்மையார் அவர்கள் தயவுசெய்து உள்நோக்கம் கற்பிக்கவேண்டாமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: இந்தத் திருத்தத்தைப் படித்தால் ஒருவேளை அப்படி வந்திருக்கும் என்று சந்தேகப்படவேண்டியிருக்கிறது என்று சொன்னேனேதவிர நான் அப்படிப்பட்ட எண்ணத்திலே சொல்லவில்லை. பெண்சாதி புருஷனுக்கு பிளமியில்லை என்று ஹைகோர்ட்டிலே தீர்ப்பு ஆகியிருக்கிறது. சுப்ரீம் கோர்ட்டிலும் இருக்கிறது. அப்படி இருக்கும்போது டைரக்டர்கள் ஒருவருக்கு ஒருவர் பிளமியாற் ஒரு பார்ட்னர் இன்னொரு பார்ட்னருக்கு பிளமியா? இப்படித் திருத்தம் கொண்டு வந்திருப்பதாலே அந்தத் தொழிலிலே அனுபவம் இல்லாதவர்கள் புகுந்து பின்னால் கஷ்டப்படக்கூடிய சூழ்நிலை ஏற்படும். இது ரொம்பக் கடுமையானது.

It is even unconstitutional என்ற நிலை கூட ஏற்படலாம். அமைச்சர் அவர்கள் சட்ட இலாகாவை வைத்துப் பரிசீலனைசெய்யவேண்டும். அவர்களுக்கு இதிலே மறுக்கப்படுவது மாதிரி இருக்கிறது. சமதர்மக் கொள்கைக்குப் பொருத்தமாக இருக்கிறதா என்ற சந்தேகம் பசியாக இருந்தாலும் நான் இதை எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, 62-இ 48-ஏ என்று இரண்டு கிளாஸ்கள் போட்டிருக்கிறார்கள்.

“ 48-A—Notwithstanding anything contained in this Act, a Regional Transport Authority shall refuse to grant or renew a stage carriage permit if it appears to such authority, after making such enquiry as it deems fit, that the application for such permit is benami ” என்று இருக்கிறது.

[1971 சூலை 24]

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

62-D- Where the holder of any stage carriage permit applies for permission to transfer under sub-section (1) of section 59, the transport authority shall refuse such permission if it appears to such authority. After making such enquiry as it deems fit, that the Transfer sought for is a benami transfer

என்று கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள்.

“ Permission to transfer under sub-section (1) of Section 59 ”

என்பதையும் 48-லேயே சேர்த்துவிடலாம்.

“ Refuse to grant or renew a stage permit or refuse to transfer under sub-section (1) of section 59 ”

என்று போட்டுவிட்டால் எல்லாம் 48-ஏ யிலேயே வந்துவிடும். எதற்காக தனி ஒரு செக்ஷன்? பிளமிக்கு ஒரு ஒரு செக்ஷன் என்று நான்கு செக்ஷன்கள் இருப்பதை ஒன்றாகப் போட்டுவிடலாம். சம தரம் அடிப்படையிலே உச்சவரம்பைக் கொண்டுவருகிறோம் என்றால் எவ்வளவு சுமுகமாக அதைக் கொண்டுவருகிறோமோ அவ்வளவு நல்ல பயன் ஏற்படும். உச்சவரம்பு, உச்சவரம்பு என்று சொல்லிக்கொண்டு மிச்ச பஸ் பெர்மிட்டுகள் வழங்குவதிலே அக்கறைக்காட்டினால் நாமே சிக்கல்களை ஏற்படுத்திக்கொள்கிறோம். எனவே, மீண்டும் இதை ஆர அமர யோசித்துச் செய்யவேண்டும். உண்மையான பிளமி யார் என்று கண்டுபிடிக்க முடியவில்லை. அவர்களைக் கண்டுபிடிப்பது சுலபமான வேலையல்ல. இன்றைக்குச் சட்டமிருக்கிறது, பல்லாயிரக் கணக்கான வக்கீல்கள் இருக்கிறார்கள் அவர்கள் பார்த்துக் கொள்வார்கள். அதற்குப் பிறகு ரிட் அப்பீல் இருக்கிறது, எல்லாம் இருக்கிறது. நீங்கள் போட்டிருப்பது புதிய பிளமி என்பதைச் சொல்லிக்கொண்டு என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : தலைவர் அவர்களே, மேலவைக்குச் சென்று இந்தத் திருத்தத்தோடு வந்த மசோதா ஏற்கனவே இருந்த கொள்கையை இன்னும் அழுத்தமாக நிறைவேற்றுகின்ற முறையில் இங்கே வந்திருக்கிறது என்று கருதுகிறேன். பிளமி டிரான்ஸ்பர்கள் ஏதாவது ஏற்பட்டுவிடக்கூடாது என்ற நோக்கத்துடன் ஏப்ரல் மாதம் ஒன்றும் தேதிக்குப் பிறகு டிரான்ஸ்பர் மனுக்கள் கொடுத்தால் நிராகரிக்கப்பட வேண்டுமென்ற திருத்தத்தை நான் கொடுத்திருந்தேன். அப்பொழுது அம்மாதிரியான செயல்களுக்கெல்லாம் அரசு இடம் கொடுக்காது என்ற வாக்குறுதி கொடுக்கப்பட்ட காரணத்தினால் நான் அதை வற்புறுத்தவில்லை. ஏப்ரல் 1-ம் தேதிக்குப் பிறகு, என்றைக்கு முதலமைச்சரவர்கள் இந்த சீலிங் வரும் என்று சொன்னார்களோ அதற்குப் பிறகு ஏதாவது டிரான்ஸ்பர் செய்ய முயற்சித்திருந்தால் அவை நிராகரிக்கப்படும் என்ற நம்பிக்கையோடு இப்பொழுது இந்தச் சட்டத்திலேகூட வந்த ஊனம் என்னவென்றால் 10 பஸ்களுக்கு அதிகமாக வைத்திருக்கக்

1971 சூலை 24]

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

கூடாது என்று சொல்லும் நேரத்திலே பத்து பஸ்களினுடைய பர்மிட் முடிந்த பிறகு, 10-க்கு மேல் இருப்பவைகளுக்கு முடிந்த பிறகு அவைகளைச் சரண்டர் செய்யவேண்டுமென்று இதிலே குறிப்பிட்டிருப்பதால் அவர்கள் சரண்டர் செய்யாமல் அந்தப் பஸ்களையெல்லாம் பிளூமியாக மாற்றுவதற்குச் சிறிய ஓர்ப்ஹோல் இருந்தது: அதைப் பூர்த்தி செய்யும் முறையில்தான் மேலவையிலே கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

இருந்தாலும் என்னால் ஒரு விஷயத்தைப்பற்றிக் கூறாமல் இருக்க முடியவில்லை. உதாரணமாக ஏற்கெனவேயிருந்த 62-டி இருக்கிறதே அந்த 62-டி என்பதும் அதேபோல் 62-இயும் அதே பதங்களைக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே இரண்டையும் இணைத்து எந்த முறையிலே இந்தத் திருத்தத்தைக் கொண்டுவந்திருப்பார்கள் என்பது ஒரு நல்ல விஷயமாக இருந்திருக்கும். இப்பொழுது 62-டியைப் பொறுத்தவரையில் ஏற்கெனவேயிருந்த 62-டியினுடைய அந்தப் பகுதியையும் அதற்குமேல்

whether the holder of any stage carriage permit applies for permission to transfer under sub-section (1) of Section 59, the transport authority shall refuse such permission if it appears to such authority, after making such enquiry as it deems fit, that the transfer sought for is a benami transfer.

Provided that no such refusal shall be made unless the transport authority has given the applicant a reasonable opportunity of being heard.

(2) All applications for, and proceedings (whether original or by way of appeal) relating to transfer of any stage carriage permit under sub-section (1) of section 59, sought for by a holder of stage carriage permits in excess of ten and pending before any court, transport authority, or officer on the 18th June 1971, and appeal or revision, if any, arising from such pending application or proceeding shall be disposed of under sub-section (1).

என்று போட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, இந்த முறையிலே போட்டது பொருத்தம் என்றே நான் நினைக்கிறேன்.

பொதுவாக, இந்த 10 பஸ்களுக்குமேல் இருக்கும் அந்தப் பஸ் பர்மிட் ஹோல்டர்களையெல்லாம் அவர்கள் மேற்கொண்டு பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு காரியம் செய்ய வேண்டுமென்று விரும்பினால் அது தடுக்கப்படவேண்டும். புத்திசாலித்தனமான முதலாளிகளாக யிருந்தால் 10 பஸ்களுக்குமேல் இருக்கும் மற்ற பஸ் பர்மிட்ஸ் பூராவையும் சரண்டர் செய்து அரசே ஏற்று நடத்த வேண்டுமென்று ஆலோசனை கூறினால் பொருத்தமாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன்.

இறுதியாக, ஆரம்பத்தில் நான் குறிப்பிட்டதைப்போல, பிளூமி சம்பந்தமாக நல்ல முறையிலே இங்கே கொண்டு வந்திருக்கிறோம். அந்த பிளூமி டிரான்ஸ்பர் எந்த முறையிலேயும் வரக்கூடாது என்று எச்சரிக்கையாகப் போட்டிருப்பது நல்லது. ஏனென்றால் அப்படிப்பட்ட காரியங்கள் நிறைய நடக்கின்றன. பிளூமி என்றால் வெளியிலேயிருப்பவர் பணம் வைத்து பஸ் ஓட்டுவது என்பது ஒரு புறமிருக்க, இந்தச் சட்டத்தை ஏமாற்றுவதற்காக தானே நடத்தும்

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1971 சூலை 24]

கம்பெனியைத் தன் பெயருக்குப் பதிலாக தனக்கு வேண்டியவர்களின் பெயருக்கு மாற்றும் அந்த அம்சம் இருக்கிறதே அதன் மூலம் இந்த உச்சவரம்பைக் கண்டிப்பாக மாற்றிவிடக்கூடாது என்ற முறையிலே வந்திருக்கிறது. இது பொருத்தமான திருத்தம் என்றுதான் கூறிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். ஆகவே இந்த முறையிலே இன்னும் கொஞ்சம் புத்திசாலித்தனமாக மேலவையில் கொண்டுவந்து அனுப்பியது பாராட்டத் தக்கது என்று சொல்லிக்கொண்டு என்னுடைய கட்சியின் சார்பில் இந்தத் திருத்தம் வரவேற்கத்தக்கது என்று கூறி முடிக்கிறேன்.

* THIRU R. PONNAPPA NADAR: Sir, I would wish to support the learned arguments advanced by Thirumathi Anandanayaki on the floor of this House. This amendment which has come from the Upper House and the Bill in its amended form, I would like to point out to the House, is violative of Article 19 (g) of the Constitution. Article 19 (g) empowers or authorises a person to practise any profession or carry on any occupation, trade or business. So far as that aspect is concerned it is a fundamental right guaranteed by the Constitution. The State Legislature has got power to impose reasonable restrictions. Now whether this would come within the clause 'reasonable restriction' is a matter which has to be considered.

It has been argued and it has been represented with force that a 'person' as such has not been defined in the Motor Vehicles Act. So the definition that is given under the General Clauses Act will have to be taken as the criterion for matter of interpretation of 'person'. I say a 'person' may include Joint Hindu Family, Companies incorporated or unincorporated and also partnership. Any corporate body would come within the ambit of this definition of 'person'. In the present Bill you say that a 'person' if he is an individual can hold 10 buses but if he is a member of a company, Joint Hindu Family or other Corporate Body, that right is deprived and the theory of benami has been imported into this legislation. It would be far from correct if I say that the theory of benami which is put forward in this piece of legislation will be all right in the legal context. We shall not hazard into conclusion, because we can not say that one partner is holding some benefit on behalf of another; if the funds belonging to one person is advanced for the transfer or purchase of another, we can come to the conclusion that it is benami transaction. Now the discretion, which has been vested in the R.T.A. for valid purpose, has been whittled down by this amendment.

So, I say that this amendment is far reaching and this will affect the fundamental right of a citizen. I am sure that this will not come under the term reasonable restriction. That is my humble submission.

You have defined company or H.U.F. under the Land Ceiling Bill. There has been a certain principle and 'person' has been defined and he could hold only a limited extent of land and other

1971 சூலை 24]

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

members also could hold land only to a limited extent. If any member comes into being another division is also contemplated under the Land Ceiling Act. Why not such a provision be imported so far as this piece of legislation is concerned? It should not be termed that we are all reactionaries and that we are all for support to bus-owners. If there is any such feeling in the mind of the Hon. Minister, I am sure that feeling will have to be dispelled here and now because we will not hold brief for any capitalist.

This Bill has been brought into the House so that there shall not be monopoly of trade. With that good intention the Bill had been originally brought forward in the House. This is now offset by the present amendment. Therefore it would be fit and proper for the Hon. Minister to consider the arguments we have advanced against the amendment. This is the humble submission which I wish to make so far as this piece of legislation is concerned.

* மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, இந்தத் திருத்தச் சட்டம் எந்த நோக்கத்திற்காகக் கொண்டுவரப்பட்டது என்பதை அறிந்துகொண்டிருந்தால் இந்தத் திருத்தத்தைப் பொறுத்தவரையில் இதை எல்லோரும் முழுமனதோடு வரவேற்றிருக்க வேண்டியிருக்கும். இந்தத் திருத்தமே 10 உரிமங்களுக்குமேல் வைத்திருக்கும் நிறுவனங்கள் அவற்றை மாற்றிக் கொள்வது கூடாது என்ற திருத்தம்தான். ஆகவே இந்த உச்ச வரம்புச் சட்டத்தை வரவேற்று, பாராட்டி, இதற்காக வருந்தி வருந்தி அழைத்திருக்கின்ற எதிர்க்கட்சியினர் இந்தத் திருத்தத்தையும் வரவேற்றிருந்தால் உண்மையாகவே இந்தச் சட்டத்தின் நோக்கத்தை வரவேற்றிருக்கிறார்கள் என்று பொருள்.

நம்முடைய மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவரவர்கள் ஒரு கருத்தை வெளியிட்டார்கள். அரசியல் சட்டத்தினுடைய 19-வது ஜி பிரிவின்படி சரியாக வருமா என்று எடுத்துச் சொன்னார்கள். சட்டத்தைப் பொறுத்தவரை இரண்டு பக்கமும் வாதாடலாம் என்பதை வழக்கறிஞராக இருக்கின்ற எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் நன்றாக உணர்வார்கள். இன்னும் சொல்லப் போனால் மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் 4-ஏ பிரிவையே எடுத்துவிட வேண்டுமென்று சுப்ரீம் கோர்ட் வரை முதலாளிகள் போய்க் கொண்டிருக்கிறார்கள்

மாண்புமிகு அனந்தநாயகி அம்மையார் அவர்கள் பேசும்போது இதிலே இருக்கின்ற உள்ளக் கிடக்கையைத் தெளிவாக எடுத்து விளக்கியதற்காக நன்றி தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பார்ட்னர்ஷிப் கம்பெனியாகவோ, ஜாயின்ட் ஸ்டாக் கம்பெனியாகவோ நிறுவனங்களாக வைத்திருக்கிறவர்கள் பத்து பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருந்தால், 50 பஸ்கள் வைத்திருந்தால் அவர்கள் அனுபவத்தை வைத்துக் கொண்டு டைரக்டர்கள் ஆளுக்கு 10 என்று வைத்துக் கொள்ளக்கூடாதா என்று கேட்டார்கள். அதிலேதான் நமக்கும் அவர்களுக்கும் இடையே இருக்கிற வித்தியாசம். அதுதான் அவர்களுடைய சோஷலிசத்திற்கும், நம்முடைய சோஷலிசத்

[1971 சூலை 24 [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

திற்கும் இடையே இருக்கக்கூடிய வித்தியாசம். எந்தக் குடும்பங் களுடைய, எந்தக் கரங்களுடைய பொறுப்பில் பெரிய ஏகபோகம் கூடாது என்று கருதுகிறோமோ அந்தக் கரங்களிடமே ஒப்படைக்க வேண்டுமென்று அவர்கள் கருதுகிறார்கள். அப்படியானால் இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டுவர வேண்டிய அவசியமே இல்லை. இந்தச் சர்க்கரைப் பொறுத்தவரை அந்தக் குவியலின் ஏகபோகம் இருக்கக் கூடாது என்றுதான்.....

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: சிலரின் ஏகபோகத்திலிருந்து விடு பட வேண்டுமென்பதில் அவர்களைவிட எங்களுக்கும் அக்கறை இருக் கிறது. ஒரே ஒரு குடும்பத்தைச் சேர்ந்தவர்கள்தான் ஒரு நிறுவனத்தில் டைரக்டர்களாக இருப்பார்கள் என்று சொல்ல முடியாது.

Direcors from various sections of Society, may be drawn from cross sections of society.

முஸ்லீம்கள் இருக்கலாம், இந்துக்கள் இருக்கலாம், கிறித்தவர்கள் இருக்கலாம், இந்து மதத்தைச் சார்ந்தவர்களும் இருக்கலாம். அது எப்படி ஏகபோகமாகும்? வேறு வேறு ஜாதியைச் சேர்ந்தவர்கள், வேறு வேறு மதத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் ஒன்று சேர்ந்து தொழில் நடத்துவதில்லையா என்றுதான் கேட்கிறேன்.

THIRU M. A. LATHEEF: The Minister has sufficiently clarified the position that the word used here 'person' means the holder of a permit and 'person' includes not only a person or an individual but also a group of individuals, for example, partnership, company and such other groups. Therefore, there has been clarification with regard to that. But the sections have not been happily worded and the construction also is not quite all right. For example here in Section 62-D permission for transfers to be refused in case where the applicant holds more than 10 stage carriage permits, where the holder of stage carriage permits in excess of 10 applies to the transport authority, 'applies' is the word used. 'Holder' means singular and it may be a collective singular or an individual singular. It may denote both a single person and a group of persons. Here the word 'applies' indicates only a singular. So, here is some anomaly in the wording of the section. Therefore, in order to remove that, in order to give the full implication that 'holder' means not only an individual, but also a group of individuals, the words that are used in the section should be suitably changed. That is my submission. Otherwise, here will be great loopholes and as my lawyer friend submitted, there will be great avenues for us to argue in the Court.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, ஹோல்டர் ஆப் பர்மிட் என்பது சிங்குலர், தனி ஒருவரைத்தான் குறிக்கும் என்று சொன்னார்கள். பர்மிட் கொடுக்கிறபோது நிறுவனங்களாக இருந்தால் நிறுவனம் என்றும், தனியொருவர் பெயரில் இருந்தால் அவருடைய பெயரிலும் தான் கொடுக்கப் படுகிறது.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] 1971 சூலை 24]

'holder' of a permit means, an individual, a company or a partnership, but it does not necessarily mean it denotes only singular meaning.

இன்னும் ஒரு கருத்தையும் இங்கு பேசும்போது சொன்னார்கள். ஒரு கம்பெனியில் பத்து பேர் டைரக்டர்களாக இருந்தால் ஆளுக்கு பத்து பஸ்களை வைத்துக்கொண்டால் மிச்சம் என்ன கிடைக்கும் என்று கேட்டார்கள். இந்த அரசைப் பொறுத்தவரை மக்களுக்கு என்ன கிடைக்கும் என்றுதான் பாக்கிறோம். பஸ் முதலாளிகளுக்கு மிச்சம் என்ன கிடைக்கும் என்று அவர்கள் பார்க்கிறார்கள். பசி வந்திடப் பத்தும் பறந்து போகும் என்றார்கள். பத்து பர்மிட்டுகளையும் காப்பாற்ற வேண்டுமென்பதிலே அவர்களுக்கு அக்கறை இருக்கிறது. எது பறந்தாலும் பறக்கட்டும், பஸ் முதலாளிகளுடைய பர்மிட் பறந்து விடக்கூடாது என்பதிலே அவர்களுக்கு அக்கறை இருக்கிறது.

நான் ஏற்கனவே எடுத்துச் சொன்னதுபோல் இதிலே லூப் ஹோல்ஸ் இல்லாத வகையில் கொண்டுவரவேண்டுமென்ற அடிப்படையில்தான் இது அமைந்திருக்கிறது. மாண்புமிகு கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதுபோல் சட்டத்திலிருந்து தப்பித்துக் கொள்வதைத் தடுக்கத்தான் இது கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. சட்டத்திலிருந்து தப்பித்துக் கொள்ள திறமை மிகுந்த வழக்கறிஞர்கள் எல்லாம் பஸ் முதலாளிகளுக்குக் கிடைப்பது வாடிக்கை. திறமை மிகுந்த வழக்கறிஞர்களைப் பயன்படுத்தி இந்தச் சட்டத்திலிருந்து தப்பித்துக்கொள்ளக் கூடாது என்பதற்காகத்தான் இது கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. அவர்களுடைய கொள்கையைத் தவறாகப் புரிந்து கொண்டதாகக் கூறினார்கள்.

'Concentration of economic power with a few hands

பொருளாதார ஆதிக்கம் ஒருசிலரிடத்தில் குவியக்கூடாது, பரவலாக வேண்டும் என்பதைத்தான் சமதர்மத் திட்டமாக வைத்திருக்கிறோம்.

இந்து குடும்பம் பற்றியெல்லாம் சொன்னார்கள். நான் தெளிவாகச் சொல்ல விரும்புவது இந்தப் பிரிவின் மூலம் ஏற்கனவே கொண்டு வந்த நோக்கத்தைத்தான் நிறைவேற்றுகிறோம். அந்த நோக்கத்தை வரவேற்றிருக்கிறார்கள். ஆகவே, இதை முழு மனதோடு வரவேற்று ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

THIRU M. A. LATHEEF: One amendment, Sir, with regard to Section 62-D.....

THIRUMATHI T.N. ANANDANAYAKI: The hon. Member has not moved any amendment previously. Now how can he move?

THIRU M.A. LATHEEF: As a suggestion, I am submitting it for the consideration of Government.

"Where the holder of stage carriage permits in excess of ten, applies or apply to the transport authority, as the case may be, for permission to transfer.....Therefore that may be added.

[1971 சூலை 24]

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is :

" That the following amendments made by the Legislative Council to the Motor Vehicles (Tamil Nadu Second Amendment) Bill, 1971 (L.A. Bill No. 21 of 1971) as passed by the Legislative Assembly be taken into consideration "

Clause 6

(1) In Clause 6, for the expression " Section 62-D " substitute the expression " sections 62-D and 62-E "

Clause 8

(2) in clause 8—

(a) in the marginal heading for the figures and letter " 62-D ", substitute the figures and letter " 62-E "

(b) for section 62-D proposed to be inserted, substitute the following, namely :—

" 62-D. Permission to transfer to be refused in cases where the applicant holds more than ten stage carriage permits.—(1) Where the holder of stage carriage permits in excess of ten, applies to the transport authority for permission to transfer any stage carriage permit under sub-section (1) of section 59, the transport authority shall refuse such permission ;

Provided that no such refusal shall be made unless the transport authority has given the applicant a reasonable opportunity of being heard.

(2) All applications for, and proceedings (whether original or by way of appeal) relating to, transfer of any stage carriage permit under sub-section (1) of section 59, sought for by a holder of stage carriage permits in excess of ten and pending before any Court, transport authority or officer on the 18th June 1971, and appeal or revision, if any, arising from such pending application or proceeding shall be disposed of under sub-section (1).

62-E. Benami transfers to be refused.—Where the holder of any stage carriage permit applies for permission to transfer any stage carriage permit under sub-section (1) of section 59, the transport authority shall refuse such permission if it appears to such authority ; after making such enquiry as it deems fit, that the transfer sought for is a benami transfer :

Provided that no such refusal shall be made unless the transport authority has given the applicant a reasonable opportunity of being heard. "

The motion was put and carried, and the amendments made by the Legislative Council to the Motor Vehicles (Tamil Nadu Second Amendment) Bill, 1971 (L.A. Bill No. 21 of 1971) as passed by the Legislative Assembly were taken into consideration.

1971 சூலை 24]

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is :

“ The amendments made by the Legislative Council to the Motor Vehicles (Tamil Nadu Second Amendment) Bill, 1971, (L.A. Bill No. 21 of 1971) be approved.”

The motion was put and carried and the amendments were approved.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : The question is :

“ That the Motor Vehicles (Tamil Nadu Second Amendment) Bill, 1971 (L.A. Bill No. 21 of 1971) as amended be passed. ”

The motion was put and carried, and the Bill, as amended, was passed.

(3) அறிவிப்புகள் (தொடர்ச்சி).

(ஆ) மேலவையில் நிறைவேற்றப்பட்ட சட்ட முன்வடிவுகள் குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. தமிழக சட்ட மேலவையின் மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களிடமிருந்து கீழ்க்கண்ட செய்தி வந்துள்ளது என இப்பேரவைக்கு நான் அறிவிக்கிறேன்.

கீழ்க்கண்ட சட்ட முன்வடிவுகள் சட்ட மேலவையில் திருத்தமேது மின்றி 21—7—1971-ம் நாளன்று நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கின்றன :—

(1) 1971-ம் ஆண்டு நில உடமைகள் (நிறைவேற்றுதல் நடவடிக்கைகளை நிறுத்தி வைத்தல்) (தமிழ்நாடு திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 12/1971).

(2) 1971-ம் ஆண்டு சென்னை மாநகர சிவில் நீதி மன்ற (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 13/1971).

(3) தமிழ்நாடு 1971-ம் ஆண்டு தொழில் நிறுவனங்கள் (தேசிய, பண்டிகை விடுமுறைகள்) திருத்த சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 14/1971).

மேலும், தமிழ்நாடு 1971-ம் ஆண்டு அப்காரி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 20/1971) 21—7—1971-ம் நாளன்றும், தமிழ்நாடு 1971-ம் ஆண்டு நகர்ப்புற நிலவரி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 18/1971) 22—7—1971-ம் நாளன்றும் சட்ட மேலவையில் ஆய்வுக்கு எடுக்கப்பட்டு பரிந்துரை ஏதும் செய்யப் படவில்லை என்றும் செய்தி வந்துள்ளது.

பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று ஜூலை 26-ம் நாள் தங்கட்கிழமை காலை 9 மணி அளவில் பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை ஒத்தி வைக்கப்பட்டது.